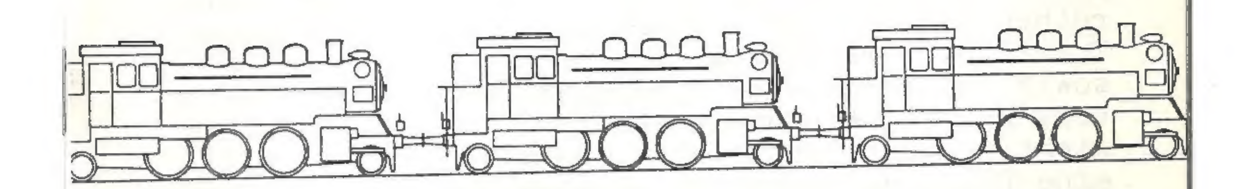
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

SITZ KARLSRUHE



Studienfahrt

" Rauch und Dampf im Mainviereck "

Sonntag, den 4. Mai 1969

Frankfurt (M) Hbf -
Aschaffenburg - Milten-
berg - Wertheim - Lohr -
Aschaffenburg - Frank-
furt (M) Hbf.

Grußwort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Sitz Karlsruhe

Zu der Studienfahrt "Rauch und Dampf im Mainviereck" heißen wir Sie sehr herzlich willkommen und danken für Ihr Interesse an der Veranstaltung.

Durch die von uns gewählten Triebfahrzeuge - Baureihen 112 und 064 - sind Dampf- und elektrische Traktion, Personenzug- und Schnellzuglokomotive sowie Reichsbahn-und Bundesbahnbeschaffung vertreten. Wir wolltenddie Gelegenheit zu dieser Fahrt nicht vorüber gehen lasse; denn es ist nur noch eine Frage der Zeit, zu welchem Termin die Dampflokomotiven der Baureihe 064 des Bw Aschaffenburg im Ringtausch durch Diesellokomotiven der Baureihe 211 bezw. 212 ersetzt werden.

Die Reise führt durch das in dieser Jahreszeit besonders reizvolle Maintal zwischen Aschaffenburg und Lohr sowie die steigungsreiche Hauptstrecke über die Rampen des Spessarts - auf diesem Abschnitt werden die Tonbandgeräte-Inhaber sicherlich auf ihre Kosten kommen.

Für die Vorbereitungen der Fahrt und die gute Zusammenarbeit danken wir den Bundesbahndirektionen Frankfurt (M) und Nürnberg.

Den Teilnehmern des Sonderzuges wünschen wir eine angenehme Fahrt und einen erlebnisreichen Tag.

Deutsche Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte e.V.

Für den Vorstand:

Theodor Horn

Hinweise:

Wiederum müssen wir pflichtgemäß darauf hinweisen, daß Sie im Interesse von Sicherheit und Ordnung während der Fahrt die nötige Vorsicht walten lassen. Den Anweisungen des Bahnpersonals und der Reiseleitung ist Folge zu leisten. Bitte, beachten Sie auch die Lautsprecherdurchsagen.

An die Fotografen und Filmer richten wir die Bitte

um mehr gegenseitige Rücksichtnahme und weniger unfreundliche Zwischenrufe. Im eigenem Interesse denken Sie bitte daran, daß außer Ihnen auch noch andere Fahrteilnehmer an Aufnahmen interessiert sind.

Die Tonbandfreunde auf der ersten Plattform hinter der Dampflokomotive wollen deren Arbeitsgeräusche aufnehmen, das trifft besonders für den Abschnitt Lohr - Heigenbrücken zu.

Die Mitfahrt auf den Führerständen der Triebfahrzeuge ist nur Inhabern von Genehmigungen der Bundesbahndirektionen Frankfurt (M) oder Nürnberg gestattet.

Für Unfälle, gleich welcher Art, übernimmt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. keine Haftung.

Zwischen Spessart und Odenwald.

Wer den Spessart von Fahrten über die Autobahn kennt, wird bei einer Reise durch das Maintal eine ganz andere Landschaft kennenlernen. Dort das breite Band der Autobahn mit gewaltigen Brücken und Talübergängen über die fast ununterbrochen die Kraftfahrzeuge rollen; dichte Wälder, Dörfer und die Hügelketten huschen vorbei; denn die Schnellstraße kennt keine Bummelei. Hier der silbrig glänzerde Strom, begrenzt durch Wiesen, Wälder und Felder, die Berge kommen teils bis an den Fluß heran, teils bleiben sie im Hintergrund, vereinzelt findet man Hänge mit Reben.
Die Fahrt mit der Bahn steht im Gegensatz zur nervlichen Anspannung auf der Autobahn, unbeschwert kann man die Eindrücke in sich aufnehmen: Schleppzüge auf dem Main, Lichtungen mit äsenden Rehen, Dörfer und Kleinstädte, Bundsandsteinwände leuchten aus dem frischen Grün der Wälder.

Die Fahrt führt aus der Enge einer Großstadt in die eine Landschaft, die gerade in dieser Zeit ihre besonderen Reize hat.

Für einen Tag läßt man eine Großstadt hinter sich, die sich zur Zeit in einer Phase des Umbruchs befindet: Bürohochhäuser, U-Bahn-Bau und S-Bahn-Bau geben der Stadt Frankfurt a.M. eine neues Gesicht, ganze Bezirke ändern ihr Aussehen.

Hanau, die alte Goldschmiedestadt, liegt noch im Einflußbereich der benachbarten Großstadt. Fast alle Zeugnisse der wechselvollen Geschichte Hanaus sanken im letzten Weltkrieg in Schutt und Asche, nur wenig konnte gerettet oder wiederaufgebaut werden. Neu entstanden die Rathäuser in den Stadtteilen "Altstadt" und"Neustadt", die gotische Marienkirche mit ihren prächtigen Glasfenstern und die baugeschichtlich wertvolle Niederländisch-Wallonische Doppelkirche der Neuhanauer Kolonisten. Das nach französischem Vorbild gebaute Schloß Philippsruhe inmitten eines großen Parks kam ohne Kriegsschäden davon.

Fichtenwälder und landwirtschaftlich genutzte Flächen erstrecken sich zwischen Hanau und Aschaffenburg, der Boden ist zum Teil sandig und karg.

In einem weiten Talkessel, vor der Kulisse der Spessartberge liegt die Stadt Aschaffenburg als wirtschaftlicher Mittelpunkt des Umlandes.
Obwohl sich Ansiedlungen im Aschaffenburger Raum schon aus der Zeit um 700 nachweisen lassen,findet man die erste urkundliche Erwähnung erst im Jahre 974. In diesem Jahre schenkte Kaiser Otto II dem Kollegiatstift St. Peter und Alexander zwei Eigenkirchen. 982 ging das Aschaffenburger Gebiet durch den Tod Herzogs Otto von Schwaben und Bayern in den Besitz des Erzstiftes Mainz über. Aufgrund dieser Tatsache blieb Aschaffenburg bis zur Säkularisation beim Erzbistum und Kurfürstentum Mainz.

Während der Kurmainzer Epoche erhielt Aschaffenburg seine bedeutendsten Baudenkmäler, seine Parks und seine Kunstschätze. Versagt blieb ihm hingegen eine gewisse Unabhängigkeit in kommunalpolitischen Angelegenheiten als Kurmainzische Territorialstadt.
Ihre letzten Vorrechte büßte die Stadt durch die Teilnahme an den Bauernkriegen 1525 ein.

Von 1813 - 1810 war Aschaffenburg Hauptstadt eines Fürstentums, welches 1810 ein Teil des Großherzogtums Frankfurt (M) wurde. 1814 kam Aschaffenburg einschließlich seiner Umgebung zu Bayern.

Eines der Wahrzeichen der Stadt ist die Stiftskirche, deren Bau romanische, gotische und barocke Bauperioden harmonisch vereint. Zu der wertvollen Innenausstattung gehört auch ein Werk Matthias Grünewalds.
Hoch über dem Main steht das 1605 - 1614 erbaute Schloß Johannisberg, einst Residenz der Mainzer Kurfürsten und bedeutender deutscher Renaissancebau. Bis 1945 wurde das Schloß durch 21 Luftangriffe auf die Stadt fast vollständig zerstört, jedoch in der alten Form wiederaufgebaut. Die Schloßbibliothek umfaßt rund 50 000 Bände, darunter kostbare Bilderhandschriften und wertvolle Einzelstücke. Die Staatsgemäldesammlung (Schloßgalerie) weist über 300 Bilder auf, vorwiegend holländische und flämische Meister des 17. Jahrhunderts.

Reizvoll ist das unterhalb des Schlosses gelegene "Pompejanum", unter König Ludwig I von Bayern in den Jahren 1840 bis 1848 errichtet. Es ist eine Nachbildung des in Pompeji ausgegrabenen Hauses "Castor und Pollux".

Mainaufwärts zwischen Aschaffenburg und Miltenberg findet man Fischer- und Weindörfer, bei Obernburg hat sich ein Betrieb der Großchemie angesiedelt.

Dort, wo der römische Limes aus dem Odenwald kommend den Main erreicht, liegt Miltenberg als malerisches Städtchen mit schönen Fachwerkhäusern. Weitbekannt ist der Marktplatz mit seinen charakteristischen Fassaden. 150 n. Chr. entstand bei Miltenberg ein römisches Kastell aus dessen Trümmern um 1210 der Pfalzgraf Otto eine Talburg errichten ließ. Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten Miltenbergs zählt die ehemalige Fürstenherberge und einer der ältesten Gasthöfe Deutschlands "Zum Riesen". Die Fachwerkhäuser, die aus heimischen Sandstein errichteten Bauten und die landschaftlich schöne Umgebung bieten alljährlich unzähligen Fotografen herrliche Motive.

Am Zusammenfluß von Main und Tauber erwartet uns Wertheim, überragt von einer der schönsten Burgruinen Deutschlands.

Ursprung der heutigen Stadt Wertheim ist der Ort Kreuzwertheim auf der anderen Mainseite. Dieser Ort wird 779 zum ersten Mal urkundlich erwähnt und erhielt im Jahre 1000 die Marktrechte durch den Bischof von Würzburg.
Nach der Übersiedlung der Wertheimer Grafen auf die andere Mainseite blieb das heutige Kreuzwertheim in seiner Entwicklung zurück und die neue Siedlung erhielt im Jahre 1006 die Stadtrechte.

Durch sein altertümliches Stadtbild bietet Wertheim ständig wechselnde Eindrücke, der langgestreckte Marktplatz mit seinen hohen Giebeln ist ein beliebtes Fotomotiv. Der im Renaissancestil erbaute Engelsbrunnen stammt aus dem Jahre 1574, das Rathaus wurde 1540 errichtet, jedoch oft umgebaut. Sehenswert ist der Treppenturm mit seiner doppelten

Auch 1969 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn

Auf der Nebenbahn Achern - Ottenhöfen verkehren die historischen Dampfzüge 1969 an folgenden Tagen:
11.5.; 25.5.; 8.6.; 6.7.; 20.7.; 3.8.; 17.8.; 31.8. und 14.9.1969

Zum Einsatz kommt die Cn2t - Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Hohenzollern 1900) mit vier Bi-Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Den genauen Fahrplan der drei Zugpaare finden Sie im Amtlichen Kursbuch, Sommer 1969.
Sonderrückfahrkarten mit hoher Fahrpreisermäßigung werden von den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Heidelberg Hbf, Singen/Hohentwiel, Basel Bad. Bf und Freiburg Hbf direkt nach Ottenhöfen ausgegeben.

Beilagenhinweise:
Unsere Leser machen wir auf den dieser Schrift beigefügten Prospekt des Verlages Delius, Klasing - Bielefeld und Berlin - für die Bücher "Lokomotiven-gestern und heute " und "Schiffe - gestern und heute"aufmerksam.

Ferner bitten wir um Beachtung des beiliegenden Prospektes über Veröffentlichungen des Verlages Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann, Wien und Heidelberg.

Wendeltreppe. Die evangelische Pfarrkirche entstand 1160 im romanischen Stil, sie wurde 1383 in eine dreischiffige gotische Pfeilerbasilika umgebaut. Im Chor befinden sich die kunstvollen Grabmale der Grafen von Wertheim und Löwenstein aus dem 15. bis 17. Jahrhundert.
Nicht weit entfernt steht die spätgotische, zweigeschossige St.-Kilians-Kapelle als eine der seltenen Doppelkapellen in Deutschland. Ihre Entstehung läßt sich auf das Jahr 1472 zurückführen, in den Jahren 1900 bis 1904 wurde sie stilgerecht restauriert. Die sog. Rosenbergsche Hofhaltung aus dem 16.- 17. Jahrhundert war bis 1721 Residenz der Fürsten von Löwenstein, jetzt ist sie fürstliches Archiv.

Eine wechselvolle Geschichte hat die Burgruine, 80 m hoch über dem Maintal. Mit ihren umfangreichen Bauten aus rotem Sandstein gehört sie zu den bedeutendsten Burgen Deutschlands. Ihre Gründung erfolgte im 12. Jahrhundert unter Graf Wolfram I, bis zum Dreißigjährigen Krieg war sie fürstliche Residenz. Nach einer Pulverexplosion im Jahre 1619 sowie nach Beschießungen in den Jahren 1634 und 1648 wurde der Bau zur Ruine, die sehr dem Heidelberger Schloß ähnelt. Das Bauwerk ist noch relativ gut erhalten, von dem 25 m hohen Bergfried hat man eine schöne Aussicht auf die Stadt sowie in das Main- und Taubertal.

Wenn es die Witterung erlaubt, sollten Sie auf einen Stadtrundgang während des Aufenthaltes nicht verzichten.

Eine Pause am Nachmittag führt Sie in Bayerns kleinste Stadt : Rothenfels am Main. Eng zwischen Main und dem Berghang gelegen erstreckt sich der Ort, überragt von der Burg Bergrothenfels und dem gleichnamigen Dorf.
Abwechslungsreich ist die Geschichte dieser wenigen Häuser im Maintal. Die Stadt entstand, als 1148 der Vogt des benachbarten Klosters Neustadt auf dem steilen Höhenzug eine Burg errichtete. Burg und Zent kamen 1243 durch Erbschaft an die Grafen von Rieneck, 1298 gelangte die Stadt zu Hanau;

1342 zu 2/3 an die Söhne Kaiser Ludwigs von Bayern und zu 1/3 an den Bischof von Würzburg. Im Dreißigjährigem Krieg wurde die Burg geplündert und gebrandschatzt, jedoch nicht vernichtet. So sind wertvolle Reste der romanischen Befestigung erhalten geblieben, der Gesamtring mit Schildmauer und den Untergeschossen der Türme stammt aus dem 12. und 13. Jahrhundert.
Heute befindet sich auf der Burg eine der größten deutschen Jugendherbergen.

Die Pfarrkirche Rothenfels wurde 1610/11 erbaut, der Turm entstand 1750. Aus den Jahren 1598/99 stammt das Rathaus.

Die Rückfahrt des Zuges erfolgt durch das Tal der Lohr, auf der anderen Spessartseite dann durch das Tal der Aschaff. Diese beiden Täler trennen den Nordspessart vom Südspessart. Kleinere Orte, stille Täler sowie ausgedehnte Eichen- und Buchenwälder sind für diesen Landstrich charakteristisch. In einem 157 km langen Bogen umfließt der Main den Spessart und trennt ihn dadurch vom Odenwald, diese letzte Mainschleife ist zugleich die schönste. Das gesamte Gebirge, vorwiegend aus Bundsandstein bestehend, ist rund 75 km lang, es erreicht Höhen zwischen 450 m und 580 m. Die höchste Erhebung ist der Geiersberg mit 585 m(an der Bundesstraße 8).

Außer alten Wachtürmen und dem verwunschenen Wasserschloß Mespelbrunn wird man historische Sehenswürdigkeiten vergebens suchen. Durch die Stille und die frühere Unwegsamkeit der dichten Wälder entstanden um und im Spessart zahlreiche Sagen und Spukgeschichten. Weltberühmtheit erlangte das "Wirtshaus im Spessart", welches dem Autobahnbau geopfert werden mußte.

Trotz Eisenbahn, Autobahn und gut ausgebauten Bundesstraßen ist das Waldgebirge des Spessarts bis heute fast unberührt geblieben. Eine Freude für die vielen Wanderer, die hier ungestört die Natur erleben können. Der Spessart ist eine der letzten Reservationen in einer von Lärm und Hast erfüllten Zeit.

Die Baureihe 64

Im technischen Teil des Programmheftes soll dieses Mal eine Dampflokomotiv-Baureihe erwähnt werden, die vorwiegend für den Personenzugdienst auf Nebenbahnen zum Einsatz kam.

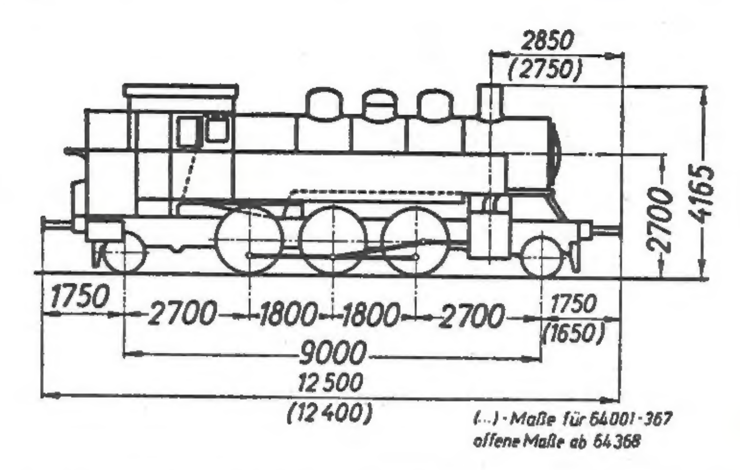
Kurz nach ihrer Gründung stand die Deutsche Reichsbahn vor der Notwendigkeit, die zum Teil überalterten und stark störanfälligen Bestände an Nebenbahn-Lokomotiven aus der Zeit der Länderbahnen zu ersetzen. Man entwickelte daher um 1925 eine 1'C 1'-Personenzug-Tenderlokomotive mit 15 Mp Achslast und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt.

Die Auslieferung der neuen Maschine, sie erhielt die Baureihenbezeichnung 64, begann im Jahre 1926, bis 1939 wurden insgesamt 510 Stück in Dienst gestellt. Die Lokomotiven bekamen wegen ihres Aussehens von den Eisenbahnern bald den Spitznamen "Bubikopf", dieser Name sagt zugleich, daß die neue Baureihe beim Personal gut ankam; denn sonst hätte man eine weniger schmeichelhafte Bezeichnung, z.B. Knochenmühle, gewählt.

Bei den Probefahrten entsprach die Baureihe 64 weitgehend den Erwartungen ihrer Urheber, jedoch war man mit den Laufeigenschaften nicht ganz zufrieden. Daher wurden bei einem Nachbau ab 1940 die Bisselgestelle durch Krauss-Helmholtz-Gestelle ersetzt. Von der geänderten Ausführung waren 100 Exemplare bestellt, 10 Stück kamen zur Auslieferung, der Rest wurde 1940 wegen der Kriegsereignisse storniert.

Es ist verständlich, daß innerhalb der langen Bauperiode nicht nur die Laufgestelle geändert wurden, sondern nach und nach bei den einzelnen Baulosen auch andere Verbesserungen zur Durchführung kamen.
Bis zur Nummer 64 383 erhielten die Maschinen Knorr-Vorwärmer, 27 Lokomotiven wurden mit Friedmann - Abdampf-Injektor ausgerüstet. 64 383 - 64 421 erhielten Scheren- und Laufradbremsen, 64 422 - 64 520 einfache Kuppelrad- und Laufradbremsen.

Die Maschine 64 293, bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut, erhielt versuchsweise eine Ventilsteuerung.



Die Radsätze der beiden Laufachsen sind um je 100 mm, ab Lok 64 511 um je 105 mm aus der Mittelstellung nach rechts oder links verschiebbar. Der mittlere Kuppelradsatz hat bis Lok 64 510 um 15 mm geschwächte Spurkränze, ab Lok 64 511 sind die beiden äußeren Kuppelradsätze um je 10 mm nach rechts oder links verschiebbar. Der kleinste befahrbare Bogenhalbmesser beträgt 140 m, ab Lok 64 511 jedoch 100 m.

Eine Lokomotive der Baureihe 64 (seit 1968 zum Teil in Baureihe 064 umgezeichnet) kann in der Ebene einen Zug von 450 t Last mit 90 km/h befördern; bei einer Neigung von 1:50 (20 %o) sind es noch 240 t bei 30 km/h oder 125 t bei 50 km/h.

Abschließend sei noch erwähnt, daß aus Vereinheitlichungs- und Rationalisierungsgründen gleichzeitig mit der Baureihe 64 eine Personenzug-Schlepptenderlokomotive der Baureihe 24 entwickelt wurde. Bei beiden Baureihen sind viele gemeinsame Teile vorhanden, z.B. Zylinder, Triebwerk, Radsätze, Kessel usw. Durch diese Übereinstimmung erreichte man eine zügigere und preiswertere Fertigung vieler Einzelteile oder Baugruppen sowie eine bedeutend vereinfachte Lagerhaltung bei Ersatzteilen. Die Baureihe 24 ist bei der Deutschen Bundesbahn

Die Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Emil Kessler 1813—1867

Ausstellungskatalog erschienen zur Gedächtnisschau der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Karlsruhe 1967.

120 Seiten, 16 Abb., 1 Farbtafel, Format DIN A 5, kart. 10,80 DM
(Vorzugspreis 7,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Beschreibung der Ausstellungsstücke, Literaturangaben und Zeittafeln. Zur Einführung: „Zum Leben und Werk Emil Kessler" von W. Distelbarth. Mit umfangreichen Listen: Die unter der Leitung Emil Kesslers in Karlsruhe und Eßlingen gebauten Lokomotiven (über 800!). Die bis zur Liquidation der Maschinenfabrik Carlsruhe angeschafften Lokomotiven der Badischen Staatsbahn. Die bis zum Tode Kesslers angeschafften Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Über den aktuellen Anlaß hinaus ein Nachschlagewerk über das Schaffen eines der bedeutendsten Unternehmer und Konstrukteure.

Schallplatte „T 3, IV h und Malletlok"

Tondokumente von Studienfahrten 1967 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

17-cm-Langspielplatte, 45 U/min., 16seitige Textbeilage mit Geschichte der Strecken und 12 Abbildungen, 8,80 DM.
(Vorzugspreis 6,60 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vor dem Sonderzug am 1. Oktober 1967. Abfahrt in Wiesloch-Walldorf, Besuch in Waldangelloch, Streckenaufnahmen. Schnellzuglokomotive 18 323 der DB vor Sonderzug Nürnberg—Frankfurt/Main am 22. Oktober 1967. Anfahrt auf der Spessartstrecke nach Halt vor dem Anfahrtssignal des Bahnhof Wiesthal. Schmalspur-Lokomotive Nr. 105 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG, Bauart Mallet. vor Sonderzug von Zell nach Todtnau. Vorbeifahrt in der Nähe der Station Schönau.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 1/1968

123 Seiten, 100 Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart. 19,80 DM
(Vorzugspreis 14,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Aus dem Inhalt:
Wolfgang Stoffels: Fünfzig Jahre Dampfturbinen-Lokomotiven (alle ausgeführten Maschinen und Projekte aus Europa und Übersee, aus Deutschland T 18 1001, T 18 1002, T 38 3255 u. a.).
Heinz Sturm: Die Entstehung der Murgtalbahn zum 100jährigen Jubiläum des ersten Abschnitts Rastatt—Gernsbach am 1. Juni 1969.
Hellmuth Fröhlich: Deutsche Lokomotiven in Österreich. (Alle irgend nur feststellbaren Lokomotiven, die von der Zeit des ersten Weltkrieges bis 1938 und von 1945 bis heute in Österreich waren bzw. sind, werden aufgeführt, unter Einschluß der österreichischen Privat- und Industriebahnen.)
Seidel/Horn/Eckert: T 3, IV h und Malletlok. Bericht über die Studienfahrten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1967.

Alleinvertrieb

VERLAG WOLFGANG ZIMMER · 6239 EPPSTEIN IM TAUNUS

Postfach 13 · In den Amtmannswiesen · Telefon (06198) 8394

Direktverkauf aller Veröffentlichungen bei den Studienfahrten und in den Historischen Dampfzügen Achern - Ottenhöfen.

Technische Hauptdaten der Baureihen 064 und 70°

Baureihe Bauart		064 1'C 1'h2t	70° 1'Bh2t
Zylinderdurchmesser	mm	500	375
Kolbenhub	mm	660	500
Treib-u. Kuppelraddurchm.	mm	1 500	1 250
Laufraddurchmesser, vorn	mm	850	850
Laufraddurchm. hinten	mm	850	-
Bauart der Steuerung		Heusinger, außenl.	
Kesselüberdruck	kp/cm^2	14	12
Anzahl der Heizrohre		114	83
Heizrohrdurchmesser	mm	44,5x2,5	44,5x2,5
Anzahl der Rauchrohre		32	12
Rauchrohrdurchmesser	mm	118x4	133x4
Rohrlänge zw.d.Wänden	mm	3 800	3 500
Rostfläche	m^2	2,04	1,22
Rostlänge x -breite	m	1,9x1,07	1,14x1,07
Strahlungsheizfläche	m^2	8,7	5,4
Rauchrohrheizfläche	m^2	42,02	16,49
Heizrohrfläche	m^2	53,76	36,05
Verdampfungsheizfläche	m^2	104,48	57,94
Überhitzerheizfläche	m^2	37,34	18,40
Achsstand d. Treibachsen	mm	3 600	4 000
gesamter Achsstand	mm	9 000	5 450
Länge über Puffer	mm	12 400	9 165
Leergewicht	Mp	58	29,9
Reibungsgewicht	Mp	45,5	27,8
Dienstgew. m. 2/3 Vorrat	Mp	70,9	37,2
Wasservorrat	m^3	9	6
Kohlenvorrat	t	3	1,1
Indizierte Leistung	PS	950	420
V max. vorw./rückw.	km/h	90/90	65/65
1. Beschaffungspreis	M	104 460	76 800

Die Angaben für Baureihe 064 entsprechen der Ausführung mit Bissel-Gestell: Nr. 64 001 - 64 510.
Die Angaben für Baureihe 70° entsprechen den zum Teil umgebauten Maschinen 70 001 - 70 091.

seit einigen Jahren nicht mehr vorhanden. Der Bestand an Lokomotiven der Baureihe 64 ging in den letzten Jahren durch Anlieferung von Dieseltriebwagen und Diesellokomotiven der Baureihen 211 und 212 stark zurück. Außer in Aschaffenburg ist diese Baureihe noch bei den Bahnbetriebswerken Nürnberg Rbf, Weiden, Plattling, Heilbronn und Tübingen beheimatet.

Mit Rauch und Dampf ins Mainviereck.

Etwas entgegen der Überschrift wird der Sonderzug auf dem Abschnitt Frankfurt (M) Hbf - Aschaffenburg von einer elektrischen Lokomotive der Reihe 112 gezogen, es handelt sich hierbei um eine der rund 30 weinrot/elfenbein lackierten Maschinen, die vorwiegend im TEE- und F-Zugdienst eingesetzt werden.

Vor der Abfahrt in Frankfurt (M) sollten die auswärtigen Teilnehmer noch einen Blick auf die Baustelle des künftigen Bahnhofs der S-Bahn werfen. Zur Zeit werden die bis zu 25 m tiefen Löcher für die Träger gebohrt, die für die Baugrubenaussteifung benötigt werden.

Über eine Rampe fährt der Zug zur Main-Neckar-Brükke und weiter in östlicher Richtung nach Aschaffenburg. Im Bahnhof Kahl, mit 107 m NN der tiefstgelegene Bahnhof Bayerns, wird der Bezirk der Bundesbahndirektion Nürnberg erreicht. Im Bahnhof Kahl zweigt auch die private Kahlgrundbahn nach Schöllkrippen ab. Die Fahrt nach Aschaffenburg führt durch Kiefernwälder und an Baggerseen vorbei, bald sind links die ersten Spessartberge zu sehen.

In Aschaffenburg Hbf übernimmt eine Dampflokomotive der Baureihe 64 den Sonderzug zur Weiterfahrt. In einem großen Bogen wird die Stadt umfahren, nach dem Bahnhof Aschaffenburg Süd verläuft noch kurze Zeit das Gleis der Strecke nach Höchst i. Odw. bezw. zum Mainhafen parallel und biegt dann rechts ab.

Unsere Strecke folgt nun mehr oder weniger dem Verlauf des Mains, bei Sulzbach rücken die Berge des Odenwaldes an das andere Mainufer heran, sie werden uns bis nach Wertheim begleiten. Der Bahnhof Obernburg - Elsenfeld wird durchfahren, es folgt der Haltepunkt "Glanzstoffwerke" welcher seinerzeit auf Kosten des Werkes gebaut wurde. Der Reisezugverkehr auf der rund 17 km langen Elsavatalbahn von Obernburg- Elsenfeld nach Heimbuchental gehört seit dem 26.5.1968 der Vergangenheit an. Die Strecke ist schon zum Teil abgerissen, nur noch auf dem unteren Abschnitt wird Güterverkehr betrieben.

Zwischen Erlenbach und Wörth wird der Main auf einer hohen Gitterbrücke überquert, sie gestattet einen schönen Blick auf den Fluß. Im Bahnhof Wörth wartet der Triebwagen Pto 3807 die Durchfahrt des Sonderzuges ab, der Ort Wörth zählt zu den alten Fischer- und Schifferdörfern am Main - frühere Befestigungen haben sich bis in die jetzige Zeit erhalten.

Hinter Wörth erstrecken sich links an den Hängen des Spessarts die Weinberge, auch Klingenberg mit seiner Staustufe gehört zu den Weinstädtchen, das Stadtschloß stammt aus der Zeit der Renaissance.

In Laudenbach, dicht an den Bergen des Odenwaldes, hält der Zug zu einem Fotohalt, der Ort wird als Sommerfrische gern besucht. Auch hier findet man ein Schloß aus dem 18. Jahrhundert, es ist bekannt durch eine kostbare Porzellansammlung.
Das Maintal wird nun wieder breiter und bald grüßt links von der Höhe das Kloster Engelberg, darunter der Ort Großheubach inmitten von Weinbergen als ehemalige Residenz der Fürsten von Löwenstein-Wertheim-Rosenberg.

Nach wenigen Minuten hält der Zug in Miltenberg Hbf, zuvor auf der rechten Seite die Einmündung der Bahnstrecke aus Richtung Seckach-Amorbach. Auf das imposante, aus rotem Sandstein gebaute Bahnhofsgebäude und die alten bayerischen Signale in Miltenberg sei besonders hingewiesen. Zur Weiterfahrt nach Wertheim muß eine Spitzkehre befahren werden, der Main wird zum 4. Mal innerhalb weniger Stunden überquert und kurz darauf präsentiert sich auf der gegenüberliegenden Mainseite die Stadt Miltenberg.

Das Maintal wird wieder eng, bei Freudenberg und Reistenhausen leuchten rote Sandsteinfelsen aus den

grünen Wäldern und spiegeln sich im Strom. Kurzzeitig grüßt die Ruine der Burg Freudenberg über den Fluß- es folgen auf der rechten Seite die Ruinen Kollenberg bei Fechenbach und die Ruine Henneberg bei Stadtprozelten. Auf der anderen Mainseite verbinden die "Nibelungenstraße" und die "Straße der Residenzen" die Orte.
Nochmals folgt die Bahnstrecke den zahlreichen Windungen des Flusses, manchmal verbleibt kaum Platz zwischen Berg und Strom. Der Fotohalt im Bahnhof Hasloch dient gleichzeitig der Kreuzung mit dem entgegenkommenden E 761 - bitte, besondere Vorsicht. Hasloch ist Ausgangspunkt in das gern und viel besuchte Haselbachtal.

Nach der 5. Überquerung des Maines folgt Wertheim-Glashütte, hier ließen sich nach 1945 Thüringer Glasbläser nieder. Kurz darauf hält der Zug zur Mittagspause im Bahnhof Wertheim.

Die Wertheimer Gaststätten erwarten Ihren Besuch, nach dem Essen sollten Sie einen Spaziergang zur Burg oder durch die reizvolle Stadt unternehmen.

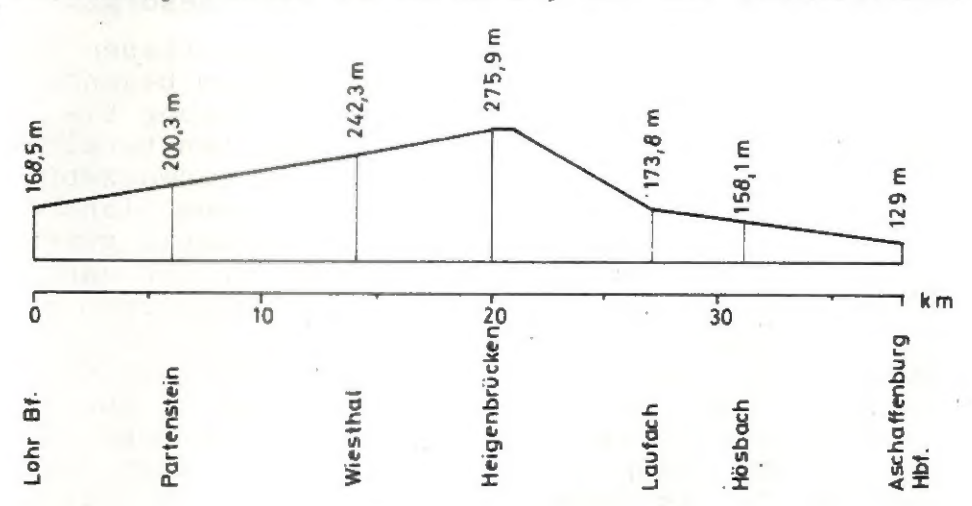
Um 14.00 Uhr erfolgt die Weiterfahrt, kurz nach dem Bahnhof überquert die Bahn die Tauber und durchfährt in einem im Radius liegenden Tunnel den Schloßberg. Über eine weitere Mainbrücke wird Kreuzwertheim erreicht, nach einem 2. Tunnel folgt der ehemalige Bahnhof, jetzt Ladestelle und Anschlußgleis. Die Bahnlinie führt durch ausgedehnten Wald und schneidet durch einen weiteren Tunnel unter dem 234 m hohem "Himmelreich" eine große Mainschleife ab. Die Bergnase erstreckt sich vom Spessart bis unmittelbar an das Mainufer.
Gegenüber Trennfeld liegt auf der anderen Mainseite der Weinort Homburg mit seiner Tropfsteinhöhle, es folgt links in Fahrtrichtung das Kloster Triefenstein mit seiner vielfenstrigen Fassade. Steinbrüche, Holzverladeplätze und ein Zementwerk bestimmen den Anblick während der nächsten 15 Minuten. Vom anderen Ufer grüßt Marktheidenfeld, hinter Hafenlohr rechts das bekannte Paidi-Werk.

Um 14.28 Uhr hält der Zug im Bahnhof Rothenfels/Ufr., bis 15.26 haben Sie Zeit zu einem Rundgang oder zu

einem Besuch der den Ort überragenden Burg. Die parallel zu Fluß und Schiene verlaufende Straße trägt den schönen Namen "Bocksbeutelstraße".

Bei der Weiterfahrt ist Neustadt der nächste Ort, er liegt am Ostrand des Fürstlich-Löwensteinschen Wildparks. Das 1857 abgebrannte Benediktinerkloster wurde 785 gegründet, die Einweihung der Kirche soll angeblich in Anwesenheit von Karl dem Großen erfolgt sein. 1961 erfolgte wegen eines Neubaus die Abtragung der Ruine.

Zwischen Lohr Stadt und Lohr Bf. umfährt der Zug die vieltürmige Stadt, anschließend wird die Lokomotive umgesetzt und bringt dann den Zug auf ansteigender Trasse durch das Tal der Lohr nach Partenstein. Hier muß die Überholung durch den TEE 21 "Rheinpfeil" abgewartet werden. Kurz nach der Ausfahrt wird das Sackenbachtal auf einem hohen Steinviadukt überquert und die Trasse führt teils auf der rechten, teils auf der linken Talseite weiter. Im Bahnhof Wiesthal erfolgt ein letzter Fotohalt, der Ort liegt zwei Kilometer nördlich.
Nach dem Bahnhof Heigenbrücken wird der 925 m lange Schwarzkopftunnel durchfahren, auf der Aschaffenbur-



ger Seite der Gleiswechsel für die nach Laufach zurückkehrenden Schiebelokomotiven. Durch das Tal der Aschaff geht es hinunter in die Ebene, vor Aschaffen-

burg rechts das Bahnbetriebswerk, davor abgestellte Lokomotiven. Außer der Baureihe 064 sind Maschinen der Reihen 050, 144, 194, 260, 290 sowie 795 und 798 hier beheimatet. Die Maschinen der Baureihe 094 werden nicht mehr eingesetzt.

Nun übernimmt die 112 500 wieder den Sonderzug um ihn in schneller Fahrt nach Frankfurt (M) zurückzubringen.

Wir hoffen, daß Ihnen die Fahrt gefallen hat und Sie gelegentlich wieder einmal mit uns fahren werden.

Die Spessartrampe

Die 5 km lange und 20,3 ‰ geneigte Rampe Laufach - Heigenbrücken war schon immer ein Engpass in der Strecke Aschaffenburg - Würzburg. Zum Nachschieben wurden früher die Mallet-Lokomotiven der Reihe 96 (ex. bay.Gt 2x4/4) eingesetzt, ebenso waren die Maschinen der Baureihe 95 (ex pr. T 20) hier zu finden. Auch die beiden diesel-elektrischen Lokomotiven V 188, jetzt Reihe 288 machten sich im Schiebedienst nützlich. Seit der Elektrifizierung wird das Nachschieben von der Baureihe 194 besorgt.

Unmittelbar nach der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Fürth-Veitshöchheim begannen die Arbeiten an der 84,8 km langen Fortsetzung bis Aschaffenburg. Besondere Schwierigkeiten bereitete die Unterbringung der Fahrleitung im Schwarzkopftunnel bei Heigenbrücken. Der erforderliche Lichtraum konnte nur durch Absenkung der Tunnelsohle gewonnen werden, da man am Deckengewölbe des in den Jahren 1850 - 1853 gebauten Tunnels keine derartigen Arbeiten vornehmen konnte. Außerdem mußte für die Aufhängung der Fahrleitung eine neue Konstruktion gefunden werden: Das nachgespannte Tragseil wurde alle 40 m an Deckenbolzen aus Kuprodur aufgehängt, Stahlteile kamen.wegen der Korrosionsgefahr kaum zur Anwendung. Um das Anheben des Fahrdrahtes möglichst gering zu halten, erfolgte der Einbau von Doppelfahrdrähten, den sonst üblichen zick-zack Verlauf der Fahrleitung erreichte man durch eine Spreizung der beiden Fahrdrähte.